

1. Чудаков А.Д. Логистика. – М.: Изд-во РДЛ, 2003. – 480 с.
2. Гаджинский А.М. Логистика: – 7-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К^о», 2003. – 408 с.
3. Джонсон Дж.С. и др. Современная логистика. – 7-е изд. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2002. – 624 с.
4. Гаджинский А.М. Практикум по логистике. – 2-изд., перераб. и доп. – М.: Издательско-книготорговый центр «Маркетинг», 2001. – 180 с.
5. Лукинский В.С. и др. Оценка влияния размещения складской сети на транспортные расходы // Экономика и менеджмент на транспорте: Сб. науч. трудов. Вып.2. – СПб.: СПбГИЭУ, 2002. – С. 99-106.
6. Сергеев В.И. Менеджмент в бизнес-логистике. – М.: Филинь, 1997. – 109 с.
7. Щетинина В.А., Лукинский В.С., Сергеев В.И. Снабжение запасными частями на автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1988. – 109 с.
8. Модели и методы теории логистики / Под. ред. В.С.Лукинского. –СПб.: Питер, 2003. – 176 с.
9. Гольштейн Е.Г., Юдин В.Б. Задачи линейного программирования транспортного типа. – М.: Наука, 1969. – 354 с.

Отримано 15.03.2004

УДК 658.7 : 334.012.82

О.П.БЛИЗНЮК, канд. экон. наук

Харьковский государственный университет питания и торговли

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ КОММЕРЦИАЛИЗАЦИИ НА ОСНОВЕ ПРИНЦИПОВ ЛОГИСТИКИ

Рассматриваются основные направления интеграции торговых систем на основе концепции логистики, предложены пути совершенствования внутрифирменной, внутриотраслевой и межотраслевой интеграций торговли.

Торговые системы можно представить в виде совокупности различных торгово-посреднических предприятий (оптовых и розничных), связанных между собой упорядоченными вертикальными и горизонтальными связями. Торговые системы обладают известными интегративными качествами и, в связи с наличием материальных потоков, могут быть отнесены к классу логистических систем. Как свидетельствует опыт стран с развитой рыночной экономикой, существенный потенциал повышения эффективности функционирования торговых систем заложен в использовании логистики.

Проблемы и перспективы совершенствования торговых систем на основе принципов логистики рассматривают в своих работах такие авторы как Б.А.Аникин, А.М.Гаджинский, Ю.М.Неруш, О.А.Новиков, В.М.Пурлик, С.А.Уваров [1-5] и др.

Как справедливо отмечает А.М.Гаджинский, "цель рационализации торговли на базе концепции логистики – создание высокоэффективных товаропроводящих систем, способных обеспечить наличие нужного

товара, в нужном месте, в нужное время, в нужном количестве, с минимальными затратами и по приемлемой цене. Эти системы должны иметь высокую способность адаптироваться к изменениям окружающей среды" [2].

Данная статья посвящена выявлению направлений совершенствования организации товародвижения на основе развития логистической деятельности торговых посредников, что должно способствовать решению двуединой задачи: во-первых, повышению эффективности рыночной инфраструктуры, экономии финансовых и материальных ресурсов всех участников процесса товародвижения; во-вторых, усилению роли торговых организаций и их влияния на процессы товародвижения, а также повышению эффективности коммерческой деятельности самих предприятий оптовой и розничной торговли.

Перспективой логистического совершенствования торговых систем является их интеграция с системами, обеспечивающими движение продукции (товаров, услуг) с целью оптимизации всей логистической цепочки от первичного поставщика сырья до конечного потребителя готовой продукции.

Следует отметить, что совершенствование какой-либо одной логистической операции в системе торговой логистики редко дает общесистемный эффект. Обычно требуется комплексный подход ко всем элементам системы, что выражается в интеграции логистических усилий всех участников системы товародвижения. На наш взгляд, следует рассматривать три уровня и направления интеграции торговой логистики (рис.1):

- внутрифирменная интеграция, которая выражается в разработке интегрированных технологий материальных потоков внутри самого предприятия торговли;

- внутриотраслевая интеграция, предполагающая объединение усилий различных предприятий торговли, особенно оптового и розничного звеньев по формированию эффективных систем товародвижения;

- межотраслевая интеграция, которая строится на сопряжении интересов всех участников логистической цепи товародвижения (предприятий-производителей, торгово-посреднических и транспортных организаций, систем связи, информации и др.), проходящего через сферу торговли.

Отличительными признаками логистических систем являются:

- наличие потокового процесса;
- определенная системная целостность совокупности элементов, взаимодействующих друг с другом;
- наличие существенных связей между элементами системы (веще-

ственных, информационных, прямых, обратных и т.д.);

- наличие системоформирующих факторов организации элементов системы;

- наличие у системы интегративных качеств, присущих системе в целом, но не свойственных ни одному из ее элементов в отдельности.



Рис.1 – Основные направления интеграции торговой логистики

На основе выделенных выше уровней интеграции торговой логистики, логистические системы следует подразделять на макро- и микрологистические.

Макрологистическая система – это крупная межотраслевая система управления и организации промышленности, сельского хозяйства, оптово-посреднических, розничных и транспортных организаций; данная система представляет собой определенную инфраструктуру экономики региона, страны. Интеграция торговой логистики на межотраслевом уровне может развиваться на следующих направлениях:

- регрессивная интеграция, которая заключается в стремлении торгового предприятия заполучить под жесткий контроль основных поставщиков товаров (обычно товаропроизводителей);

- прогрессивная интеграция, при которой торговое предприятие стремится поставить под контроль другие предприятия торговой инфраструктуры (транспорта, связи и т.п.);

- конгломеративная интеграция, сочетающая в себе элементы дру-

гих форм межотраслевой интеграции; дает возможность в сочетании с диверсификацией торгово-посреднических услуг реализовать идею создания финансово-промышленно-торговых групп.

Значительный логистический потенциал заложен во внутриотраслевой интеграции торговой логистики, где мы рассматриваем три возможных направления:

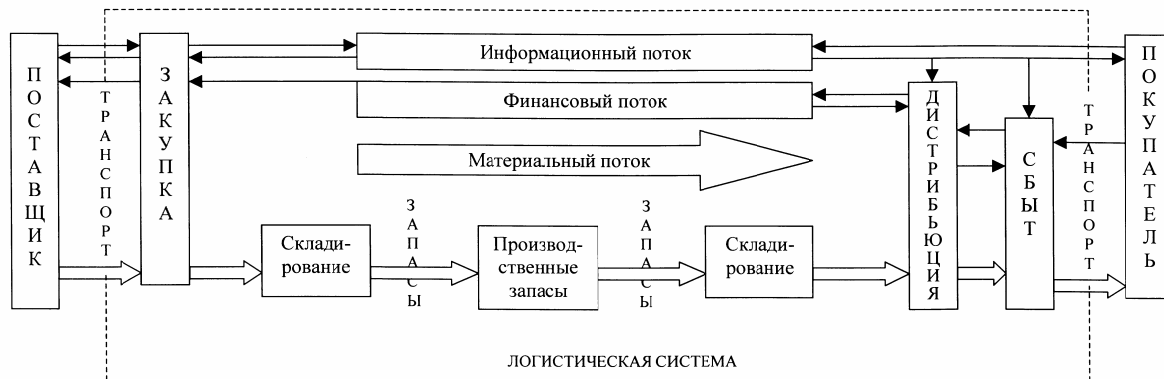
- горизонтальная интеграция, построенная на сопряжении интересов торговых предприятий – конкурентов;
- вертикальная интеграция, предполагающая объединение логистических усилий представителей различных подотраслей торговли: оптового и розничного звеньев;
- комбинированная интеграция, сочетающая выгоды двух предшествующих форм внутриотраслевой интеграции.

Следует отметить, что в странах Запада эволюция логистической концепции тесно связана с парадигмами в логистике. Исторически сложились четыре фундаментальные парадигмы: аналитическая, технологическая (информационная), маркетинговая, интегральная. В то же время в последние годы укоренилась и активно распространяется новая логистическая парадигма, которую большинство исследователей называют интегральной.

Сущность новой, интегральной парадигмы заключается в рассмотрении логистики как некоего инструмента менеджмента, интеграции различных функций, связанных материальным потоком, для достижения целей бизнеса. Проиллюстрируем смысл интегральной парадигмы в виде схемы (рис.2). Традиционный логистический подход, основанный на специфических функциях бизнеса, имеет известный потенциал интеграции в рамках материального потока, рассматривается в основном, как координирующая гиперфункция, преследующая цель интеграции с партнерами по бизнесу.

Новые перспективы логистики основаны на интегральной парадигме. Эта модель представляет материальный поток в качестве интегратора, причем интегрирующая функция может распространяться на несколько фирм, организаций, логистических посредников, компьютерных информационных систем и финансовых институтов. Интегральная парадигма отражает новое понимание бизнеса, где отдельные фирмы, организации, системы рассматриваются как некоторые центры логистической активности, прямо или косвенно связанные в едином интегральном процессе управления материальным потоком для наиболее полного удовлетворения запросов покупателей в соответствии с целями бизнеса. На интегральной парадигме базируются такие известные на Западе логистические системы, как интегрированные системы дистрибуции

а) традиционный логистический подход:



б) интегральный логистический подход:

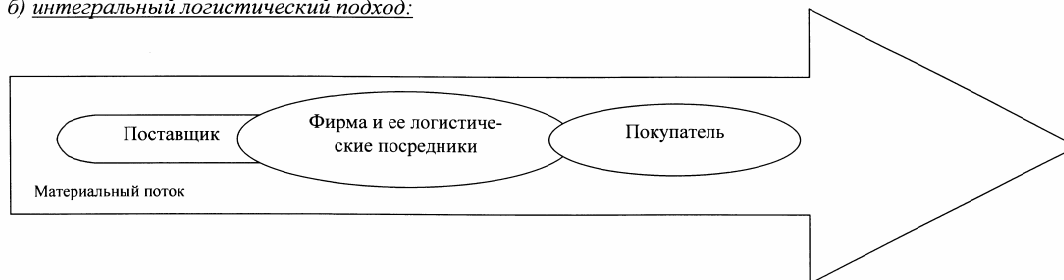


Рис.2 – Интегральная парадигма логистики

товаров; концепция "just - in time" ("точно в срок"); японская система KANBAN; системы MRP, DRP; концепция lean production, LP ("тощего производства"); система ISCIS (интегрированная информационная система, обслуживающая логистический канал). Интегральная парадигма положена в основу создания мировой сети центров торговли (trade points) в рамках Международной программы ООН по повышению эффективности мировой торговли – программа UNCTAD 1995-2005 гг. [3].

Внутрифирменная интеграция торговой логистики возможна по трем основным направлениям:

- технологическая интеграция, которая выражается в разработке единой технологии материального потока оптового торгового предприятия;
- функциональная интеграция, которая может быть представлена созданием интегрированной системы управления материальными, финансовыми и информационными потоками;
- комплексная интеграция, представляющая собой синтез технологической и функциональной интеграции.

Перспективой совершенствования и развития торговых систем является их комплексная интеграция: внутрифирменная, внутриотраслевая, межотраслевая, обеспечивающая движение продукции (товаров, услуг) с целью оптимизации всей логистической цепочки от первичного поставщика сырья до конечного потребителя. Требуется комплексный подход ко всем элементам системы, что выражается в интеграции логистических усилий всех участников системы товародвижения. Новые перспективы торговой логистики основаны на интегральной парадигме. Эта модель представляет материальный поток в качестве интегратора, причем интегрирующая функция может распространяться на несколько торговых фирм, организаций, логистических посредников, компьютерных информационных систем и финансовых институтов. Интегральная парадигма отражает новое понимание ведения бизнеса в торговой отрасли.

1. Логистика / Под ред. Б.А.Аникина. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА – М, 2000. – 352 с.

2. Гаджинский А. М. Основы логистики: Уч. пособие. – М.: ИВЦ «Маркетинг», 1996. – 124 с.

3. Неруш Ю. М. Коммерческая логистика: Учебник для вузов. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997. – 271 с.

4. Новиков О. А., Уваров С. А. Коммерческая логистика: Уч. пособие. – СПб.: Изд-во СПбУЭФ, 1995. – 110 с.

5.Пурлик В. М., Голиков Е. А. Основы логистики и бизнес-логистики. – М.: Изд-во РЭА, 1993. – 161 с.

Получено 15.03.2004

УДК 658.286

О.І.КІЧКІНА, канд. техн. наук

Східноукраїнський національний університет ім. Володимира Даля, м.Луганськ

ЗАСТОСУВАННЯ ТЕОРІЇ НЕЧІТКИХ МНОЖИН В ОЦІНЮВАННІ ЕФЕКТИВНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

Пропонується використання методів теорії нечітких множин для оцінки ефективності логістичних систем й прийняття рішень у ситуаціях коли досить важко визначити можливі стани логістичної системи і врахувати імовірності впливу на неї навколишнього середовища або ж системи більш високого рангу.

Логістика пройшла кілька етапів розвитку від первісної інтеграції складського господарства з транспортом до організації корпоративних процесів, при якій максимально задовольняються потреби клієнтів у відношенні термінів, якості, вартості та ін. Розвиток логістики як науки передбачає застосування нових наукових методів для рішення проблем і задач логістичних систем. Окремі дослідження в області прийняття рішень щодо управління логістичними системами та їх ефективності можна знайти у роботах учених Х.Крампе, О.Б.Малікова, А.А.Смехова, А.М.Гаджинського, Л.Б.Міротина [1-4] та ін. Логістика, ставши повноцінною науковою дисципліною, вимагає розробки певних методик для оцінки ефективності і розробки адекватних методів прийняття рішень. Ця задача ускладнюється по-перше, невизначеністю впливу зовнішніх факторів на логістичну систему й умов функціонування її в прогностичному періоді, по-друге, особливістю логістичних систем, що полягає в наявності різних і іноді взаємно суперечливих, але тісно зв'язаних між собою цілей підсистем. Методи сучасного системного аналізу дозволяють вирішувати задачі прийняття рішень в умовах невизначеності і множинності цілей. Такий підхід до визначення ефективності і надійності логістичних систем ґрунтується на багатокритеріальному моделюванні систем.

Якщо інформація про імовірності реалізації тих або інших станів системи відсутня, то при виборі технологічного рішення $m \in M$ логічно прагнути до скорочення витрат $Z_i(m)$ у кожному з можливих станів системи $u(t)$ в деякий час. У цьому випадку виникає багатокритеріальна задача з векторним критерієм

$$Z = (z_1, \dots, z_N) : U \times M \rightarrow R^N,$$